Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

Der Mestre-Ueberhitzer wurde zum ersten Mal auf der Brüsseler Weltausstellung 1910 an einer 2-C Schnellzugs-Lokomotive vorgeführt (siehe „Génie civil, Band LVII [1910], S. 330). Seither hat ihn die französische Ostbahn bei Lokomotiven verschiedener Art benutzt. Nach „The Engineer" wurden bei zwei Vorortzug-Lokomotiven im Vergleich zum Schmidt'schen Ueberhitzer Ersparnisse von 5 % im Kohlenverbrauch gemacht, und dabei selbst auf kurzen Fahrstrecken steigende Dampftemperaturen beobachtet. Neuerdings hat die französische Ostbahn zehn zum Schleppen von schweren Kohlenzügen bestimmte 1-E-1 Güterzug-Tenderlokomotiven ebenfalls mit solchen Ueberhitzern ausgerüstet. Ueber die erste dieser Lokomotiven, deren Zeichnungen voriges Jahr in Gent ausgestellt waren, hat die „Revue Générale des Chemins de Fer" in ihrem diesjährigen Märzheft berichtet.

**Erweiterung des Seekanals von Gent nach Terneuzen.** Der rund 33 *km* lange, in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erstellte und in den siebziger Jahren verbreiterte Seekanal von Gent nach Terneuzen an der Ost-Schelde, der, zur Hälfte auf belgischem und zur Hälfte auf holländischem Boden verlaufend, diese belgische Handelsstadt mit dem Meere verbindet, hat in den letzten Jahren eine abermalige, wesentliche Erweiterung erfahren. Wie die „Deutsche Bauzeitung" berichtet, ist auf der belgischen Seite die Sohlenbreite von 17 *m* auf 50 *m*, auf der holländischen Strecke auf 24 *m* vergrössert worden. Bei 8,75 *m* Wassertiefe entspricht dies einer Wasserspiegelbreite von 97, bezw. 67 *m*. Gleichzeitig mit dieser Verbreiterung wurde eine Verbesserung der Linienführung durch Durchstiche und Abflachungen der Krümmungen vorgenommen, ferner durch Senkung des Wasserspiegels um 20 *cm* auf der belgischen und Hebung desselben um 25 *cm* auf der holländischen Strecke die bisherigen Schleusungen bei Sas-de-Gand vermieden. Die dortige Schleusenanlage, die durch eine neue Schleusenkammer von 200 *m* Nutzlänge, 26 *m* Breite und 9,5 *m* Drempeltiefe ergänzt worden ist, wird nur noch bei Ansteigen der Wasserstände der Lyss oder der Schelde geschlossen. Bei Terneuzen ist ein neuer Kanalarm bis zur neuen Mündung in die Schelde ausserhalb der Stadt geführt worden. Die dortige neue Schleuse besitzt bei 18 *m* Nutzweite eine Länge von 140 *m* zwischen den Innentoren und eine solche von 178 *m* zwischen den Aussentoren. Bei mittlerem Ebbestand in der Schelde sind dort noch 5,12 *m* Tiefe vorhanden, während bei voller Flut Schiffe bis zu 8 *m* Tiefgang einfahren können.

**Autogenes Schneiden von Gusseisen.** Das autogene oder Sauerstoff-Schneideverfahren beruht, wie bekannt, in einem durch Aufblasen von Sauerstoff hervorgerufenen Durchbrennen des Metalls nach vorheriger Erwärmung zur Weissglut mittels einer Stichflamme, wobei durch die Wucht des Auftreffens des Sauerstoffstroms das Oxydationsprodukt weggespült wird. Dieses Verfahren, das seit bald einem Jahrzehnt zum Schneiden von Schmiedeisen und Stahl angewandt wird, hatte bisher für Gusseisen zu keinen befriedigenden Ergebnissen geführt, weil dieses Metall nicht rasch genug oxydierte und sich das Oxydationsprodukt schwer entfernen liess. Wie die „Revue de la Soudure autogène" berichtet, soll es nun gelungen sein, unter Verwendung von Schmiedeisen als Brennstoff Gusseisen autogen zu schneiden. Dazu ist ein besonderer, aus weichem Schmiedeisen bestehender, mit Drähten aus dem gleichen Metall gefüllten Brenner erforderlich. Nachdem eine Stelle des durchzuschneidenden Arbeitsstücks bis zur Rotglut erwärmt worden ist, wird dieser Brenner unter Zufuhr von Sauerstoff auf diese Stelle gedrückt. Brenner und Drähte kommen bald zum Brennen und übertragen ihren Glutzustand weiter auf das Arbeitsstück. Der Brenner wird seinem Abbrennen entsprechend immer weiter in das Arbeitsstück gedrückt, wobei das Oxydationsprodukt in den erzeugten Schnitt eindringt und die Entfernung des verbrannten Gusseisens erleichtert.

**Fortführung von Bauarbeiten im Ausland.** Wir hatten dieser Tage den Besuch eines schweizerischen Ingenieurs, der den Bau einer grösseren Wasserkraft-Anlage *in Dalmatien* leitet, und der von seiner Gesellschaft telegraphisch einberufen wurde, um die unterbrochenen Arbeiten wieder fortzuführen.

Von der Firma *Wayss & Freytag A.-G.* mit Stammsitz in Neustadt a./H. war berichtet worden, sie habe ihrem gesamten Personal auf 1. Oktober gekündigt. Zur Richtigstellung schreibt die Firma: „Bei Eintritt der Kriegswirren ist der grössere Teil unseres technischen und kaufmännischen Personals dem Ruf zur Fahne gefolgt, und es wurde demselben weder gekündigt, noch ist eine Kündigung beabsichtigt. Im Gegenteil wird den im Felde stehenden verheirateten oder sonst unterhaltungspflichtigen Angestellten das halbe Gehalt weiter bezahlt. Dem uns sowohl in unseren deutschen wie in unseren ausländischen Niederlassungen verbliebenen Personal gegenüber wurde von uns nur teilweise zum 1. Oktober vorsorglich die Kündigung ausgesprochen. Inzwischen ist eine grössere Anzahl Bauten, deren Fortführung bei Beginn des Krieges von seiten unserer Auftraggeber sistiert worden war, wieder in Angriff genommen worden; ausserdem wurden uns neue Aufträge erteilt, sodass wir für das verbliebene Personal vollständige Beschäftigung besitzen und die teilweise vorsorglich ausgesprochene Kündigung rückgängig gemacht haben."

**Die Bagdadbahn.** Trotz der gegenwärtigen Lage sollen nach der „Z. d. V. D. I." die Bauarbeiten an der Bagdadbahn, soweit es der durch die Mobilisierung hervorgerufene Personalmangel gestattet, fortgeführt werden. Auf dem östlichen Bauplatz ist die 38 *km* lange Strecke von Sumije nördlich Bagdad bis Istabolat am 27. August d. J. dem Verkehr übergeben worden, und die Weiterführung bis Samarra soll noch im Laufe dieses Monats vollendet werden. Im Westen wird am Bagtsche-Tunnel und an der Euphrat-Brücke bei Djerabis sowie an der Vorstreckung der Linie gegen Osten ebenfalls rüstig gearbeitet, sodass die Strecke bis Ras-el-Aïn noch in diesem Jahre beendet sein dürfte. Zwischen Samarra und Ras-el-Aïn beträgt die Entfernung noch rund 600 *km*.

**Eigenartige elektrische Verschiebelokomotiven** benützt die Pennsylvania-Eisenbahn für den Verschiebedienst an den Erzladestellen in Cleveland. Nach einer Notiz in der „Z. d. V. D. I." laufen diese Lokomotiven auf besondern, seitlich der Hauptgeleise angeordneten Schienensträngen von etwa 1 *m* Spurweite und schieben die Wagen mittels eines seitlichen Arms, der vom Führerstand aus mit Druckluft gesteuert wird. Der Verschiebebetrieb soll auf diese Art sehr rasch und bequem vor sich gehen, sowohl bei einzelnen Wagen als bei ganzen Zügen; insbesondere soll der Zeitverlust beim Herausnehmen einzelner Wagen aus einem Zug nur gering sein.

**Solothurn-Bern-Bahn.** Durch Vermittlung der solothurnischen Regierung ist es möglich geworden, der Unternehmung der Direkten Solothurn-Bern-Bahn die nötigen Mittel durch die Kantonalbank zur Verfügung stellen zu lassen, sodass die Bauarbeiten fortgesetzt werden können. Es ist jedoch der ausdrückliche Vorbehalt gemacht worden, dass die Arbeiten als *Notstandsarbeiten* betrachtet werden und demzufolge nur einheimische Arbeitskräfte verwendet werden dürfen.

**Die XXVII. Generalversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins** und jene des *Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke,* die diesen Herbst in Bern stattfinden sollten, sind auf unbestimmte Zeit verschoben worden. Die Festsetzung der Generalversammlung wird erst nach Rückkehr der unter die Fahne gerufenen Vorstandsmitglieder erfolgen können.

**Eidgen. Kommission für elektrische Anlagen.** An Stelle des verstorbenen Dr. Ryf in Zürich hat der Bundesrat als Mitglied der Kommission für elektrische Anlagen Ingenieur *J. Chuard,* Staatsrat in Freiburg ernannt.

**Der XIII. Tag für Denkmalpflege, Augsburg 1914,** der gemäss unserer Notiz in Bd. LXIII, S. 263, hätte abgehalten werden sollen, ist des Krieges wegen bis auf weiteres verschoben worden.

## Konkurrenzen.

**Ecole professionnelle in Lausanne.** (Bd. LXIV, S. 12). Der Wettbewerb, den die Gemeinde Lausanne unter den in Lausanne niedergelassenen Architekten ausgeschrieben hatte zur Gewinnung von Entwürfen für die Ausgestaltung des im Besitz der Gemeinde befindlichen Gutes „le Château" in Beaulieu, sowie zur Erlangung von Plänen für ein darauf zu errichtendes Gewerbeschulhaus, ist bis auf weiteres verschoben worden.

**Schiffbarmachung des Rheins Basel-Bodensee** (Bd. LXI, Seiten 38, 120, 313 und 324). Der auf den 10. Dezember dieses Jahres festgesetzte Einreichungstermin für die Wettbewerbsentwürfe zur Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee soll verschoben werden. Sobald näheres darüber bekannt ist, werden wir es unsern Lesern zur Kenntnis bringen.